Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6810**

18. Wahlperiode 24.11.2015

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Ekin Deligöz, Anja Hajduk, Dr. Tobias Lindner, Kerstin Andreae, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Katja Dörner, Harald Ebner, Dr. Thomas Gambke, Kai Gehring, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Elisabeth Scharfenberg, Ulle Schauws, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/5500, 18/5502, 18/6112, 18/6124, 18/6125, 18/6126 –

Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2016
(Haushaltsgesetz 2016)

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Erfüllung der Klimaziele gelingt nur mit einer Verkehrswende

Vor der UN-Klimakonferenz in Paris zeigt sich im Verkehrssektor Deutschlands ein alarmierendes Bild: Rund 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen gehen auf den Verkehr zurück. Während alle übrigen Sektoren die CO_2-Emissionen mehr oder weniger stark reduziert haben, sind diese im Verkehrssektor sogar weiter angestiegen. Daher ist klar: Wenn Deutschland sein selbstgestecktes Ziel einer Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen um 80 bis 95 Prozent erreichen will, dann muss gerade der Verkehrssektor durch seinen politisch verschuldeten Rückstand bei der CO_2-Minderung in den kommenden Dekaden einen überdurchschnittlichen Minderungsbeitrag zum Reduktionsziel beitragen.

Klar ist auch: Dies geht nicht mit einem „Weiter so“. Deutschland braucht eine Verkehrspolitik, die sich viel stärker als bisher an den internationalen Verpflichtungen des Klimaschutzes ausrichtet.

Die Verkehrspolitik der Großen Koalition hat dafür keinen Kompass. Vielmehr wandelt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ziellos auf den alten ausgetretenen Pfaden seiner Vorgänger. Hier halbherzige Elektromobilitätsförderung, dort ein bisschen Bahnausbau, aber vor allem mehr Geld für neue Straßen. Diese Verkehrspolitik ist zukunftsvergessen und führt dazu, dass die selbstgesteckten Ziele beim Klimaschutz gerissen werden. Selbst der eigene Nachhaltigkeitsbeirat der Bundesregierung moniert das unzureichende Tempo beim Klimaschutz im Verkehr.

Vor dem Hintergrund der hohen Klimarelevanz des Verkehrssektors und der seit Jahrzehnten aufgeschobenen Problembewältigung muss in der Verkehrspolitik entschlossen umgesteuert werden. Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) birgt aktuell die Chance, die aus Sicht der Klima- und Energiepolitik vorteilhaften Verkehrsträger konsequent zu fördern. Vor allem für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße braucht die Schiene zusätzliche Kapazitäten. Entsprechende Vorhaben müssen entsprechend hoch priorisiert, vorrangig geplant und zügig finanziert werden. Ein Deutschland-Takt im Personenverkehr macht das Reisen mit der Bahn attraktiver und lockt so mehr Fahrgäste in die Züge. Daher müssen alle Bahnprojekte im BVWP 2015 für den bundesweiten Taktverkehr tauglich sein. Auch die Verlagerung eines Großteils des Inlandflugverkehrs auf die Schiene muss bei den Investitionen in das Eisenbahnnetz entsprechend berücksichtigt werden. Der umweltfreundliche und stetig zunehmende Radverkehr braucht eine bessere Infrastruktur. Gute Radwege erhöhen die Verkehrssicherheit und ermöglichen nachhaltige Mobilität bei vergleichsweise geringen Kosten. Der Radverkehr muss raus aus der Sonntagsrede und rein in den politischen Alltag. Auch die Förderung der Elektromobilität muss endlich aus der Nische geholt werden: Ohne Kaufprämie und ein Marktanreizprogramm wird dies nicht gelingen.

Bundesregierung setzt weiter auf Neubau vor Erhalt

Die Bundesrepublik Deutschland lebt von der Substanz. Gerade bei den Verkehrswegen setzt die Bundesregierung die völlig falschen Prioritäten. Dobrindts Ankündigungen, endlich den Erhalt vor den Neu- und Ausbau zu stellen, bleiben reine Lippenbekenntnisse. Die Realität im Haushalt sieht anders aus. So hebt Alexander Dobrindt die Ausgaben beim Neubau und Ausbau von Bundesfernstraßen mit 37 Prozent im Vergleich zum Vorjahr massiv an. Dagegen wachsen die Mittel für den Straßenerhalt lediglich um 19 Prozent. Nach wie vor kommt entgegen aller Ankündigungen Neu- und Ausbau also vor Erhalt. Weiterhin bleibt die Bundesregierung auch 2016 bei den Haushaltsansätzen für den Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen hinter dem in der Erhaltungsbedarfsprognose des Bundes zuletzt ermittelten jährlichen Bedarf von 3,8 Milliarden Euro zurück. Anstatt den Erhalt endlich bedarfsgerecht auszustatten, wird wissentlich weiter auf Verschleiß gefahren. So wächst der Sanierungsstau trotz der angehobenen Investitionslinie weiter an.

Die Bundesregierung verteilt gerade im Straßenbau die Mittel mit der Gießkanne, vor allem um die regionalen Interessen Wahlkreisabgeordneter der Großen Koalition zu befriedigen. Mehr als 53 Prozent der Mittel für die 69 im Juli dieses Jahres zum Bau freigegebenen Mittel fließen in neue Bundesstraßen – in erster Linie Ortsumgehungen. Mit den 69 Neubeginnen von Vorhaben des Bedarfsplans Straße führt Alexander Dobrindt die unselige Tradition der Spatenstichpolitik des Vorjahres fort und konterkariert in eklatanter Weise die Prinzipien der Grundkonzeption des BVWP. Von den besagten Vorhaben sollten 52 Vorhaben für den BVWP 2015 eigentlich überprüft werden. Jetzt gehen diese Projekte ohne neue Bewertung in Bau, obwohl teils massive Zweifel bestehen, ob die Neubauvorhaben in diesem Zuschnitt noch gebraucht werden. Insgesamt belasten die 69 Straßenbauprojekte

die kommenden Bundeshaushalte mit 2,7 Milliarden Euro, zuzüglich der leider zur Regel gewordenen Kostensteigerungen. Geld, das dringend für die verfallenden Eisenbahn- und Autobahnbrücken eingesetzt werden müsste. Jedes neue Verkehrsprojekt verschärft den Verfall der bestehenden Infrastruktur, solange der festgestellte Erhaltungsbedarf nicht gedeckt werden kann.

Wir fordern die Bundesregierung auf, die geplanten Baufreigaben vom Juli 2015, bei denen noch keine Ausschreibung angelaufen ist, umgehend zu revidieren, das Geld in die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu investieren und alle Vorhaben des laufenden Bundesverkehrswegeplans ergebnisoffen zu prüfen. Bis zur Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans, bzw. der jeweiligen Ausbaugesetze, dürfen keine neuen Straßenbauprojekte mehr begonnen werden.

Bundesverkehrswegeplan 2015:
Bundesregierung wiederholt Fehler der Vergangenheit

Mit der Bundesverkehrswegeplanung steuert der Bund Investitionen in Schiene, Straße und Wasserstraße über einen Zeitraum von mehr als einer Dekade. Eine zielorientierte Infrastrukturplanung würde auf eine langfristig angelegte Verkehrsverlagerung auf die klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße setzen. Diese Investitionspolitik müsste sich im BVWP 2015 klar widerspiegeln, wenn dieser den Anforderungen der Klimaschutzpolitik gerecht werden will.

Die Präsentation der Grundkonzeption des BVWP im Frühjahr 2014 weckte mit den dort formulierten Grundsätzen wie „Erhalt vor Neubau", „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen" sowie „Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume" die Hoffnung auf die Abkehr von den unfinanzierbaren und nicht zukunftstauglichen Wunschlisten der vergangenen Bundesverkehrswegepläne.

Mittlerweile ist diese anfängliche Zustimmung nicht nur in Fachkreisen einer großen Skepsis gewichen. Klar ist, die angekündigte Priorisierung wird nicht stattfinden. Alexander Dobrindt scheitert an der überfälligen grundsätzlichen Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung. Und die Bundesregierung scheitert an der für eine nachhaltige Verkehrs- und Klimaschutzpolitik unabdingbaren Wende in der Infrastrukturpolitik. Keine guten Nachrichten für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor.

Notwendig wäre ein Bundesnetzplan, mit dem der Bund für alle Verkehrsträger ein Zielnetz definiert. Gebaut werden darf zukünftig nur noch das, was aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik notwendig und finanzierbar ist. Mit den endlosen unerfüllbaren Wunschzetteln muss Schluss sein. Wir brauchen klare Prioritäten zugunsten des Erhalts der Verkehrswege und gleichzeitig die infrastrukturellen Voraussetzungen für Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger.

Strukturprobleme hemmen Mittelabfluss bei Schiene und Wasserstraße

Sehr unterschiedliche Prioritäten setzt die Bundesregierung bei ihren Investitionen in die Verkehrswege. Während es bei der Straße mehr Geld gibt, stagnieren die Mittel für Schiene und Wasserstraße und fließen zudem nicht vollständig ab.

Bei denen aus Umweltsicht vorteilhaften Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße findet kein Mittelaufwuchs statt. Bei der Schiene wachsen die Investitionen zwar um 230 Millionen Euro, allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass in den Vorjahren Mittel aus dem Bedarfsplan abgezogen wurden, um die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) auszustatten. Ein Taschenspielertrick wie aus dem Lehrbuch. Die jetzige Höhe der Bedarfsplanmittel pendelt sich auf dem Niveau der Jahre bis 2013 ein.

Zudem schiebt die Bundesregierung eine Lösung des unzureichenden Mittelabflusses von Jahr zu Jahr auf. So sind bei den Vorhaben des Bedarfsplans Schiene 2014 nur 934 der veranschlagten 1.236 Millionen Euro eingesetzt worden; auch bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs und der Gleisanschlussförderung ist der Mittelabfluss unverändert äußerst unbefriedigend.

Die Mittel für die Lärmsanierung an Schienenwegen stagnieren trotz festgestellten hohen Bedarfs bei 130 Millionen Euro. Wir fordern die Bundesregierung auf, sich endlich der Lärmproblematik Schienenverkehr ernsthaft zu stellen und den Lärmschutz bedarfsgerecht auszustatten.

Wir werden darauf drängen, dass die beschlossene Verwendung von Bedarfsplanmitteln für den Aufbau eines Planungsvorrats bei den Bahnprojekten so schnell wie möglich umgesetzt wird, damit der Mittelabfluss verbessert und der Investitionsstau bei der Schiene zügig abgebaut werden kann.

Auch die Wasserstraßenverwaltung des Bundes ist nicht in der Lage, die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel zu verbauen. Bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist bekannt, wo die Hemmnisse im Planungsprozess bestehen. Selbst hier, wo der Bund unmittelbar etwas ändern könnte, hat Dobrindt außer Ankündigungen nichts geliefert. Die überfällige Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird seit Jahren systematisch verschleppt.

Kostenwahrheit im Verkehr: Lkw-Maut auf allen Straßen

Die Lkw-Maut wurde eingeführt, um die größten Verursacher von Straßenschäden stärker an der Finanzierung der Verkehrswege zu beteiligen. Gleichzeitig sollte damit eine ökologische Lenkungswirkung entfaltet werden. Neben dem Verschleiß der Straßeninfrastruktur, der weitgehend auf den Lkw-Verkehr zurückgeht, verursacht der Straßengüterverkehr hohe externe Kosten, die bisher von der Allgemeinheit getragen werden.

Seit 2010 sind die Lkw-Mautsätze um 16 Prozent gesunken, während hingegen die Trassenpreise für Güterzüge in dieser Zeit um 13 Prozent angestiegen sind. Die künstliche Verbilligung des Lkw-Verkehrs führt zu eklatanten Wettbewerbsverzerrungen, die insbesondere zu Lasten des Schienengüterverkehrs gehen. Das vom damaligen Bundesverkehrsminister Ramsauer 2010 verkündete und seinem Nachfolger fortgeführte „Mautmoratorium", mit dem die Höhe der Lkw-Maut eingefroren wurde, hat entscheidend dazu beigetragen, dass die Wettbewerbsbedingungen für die Güterbahnen weiter verschlechtert wurden. Künftig muss die Maut auch als Instrument zur verursachergerechten Anlastung der externen Kosten etabliert werden.

Wir fordern, ähnlich wie in der Schweiz, die Lkw-Maut auf alle Straßen und Lastwagen ab 3,5 Tonnen auszudehnen. Ein solcher Schritt schafft Ausweichverkehre ab und ermöglicht Ländern und Kommunen eigene Einnahmequellen für ihre Infrastruktur zu erschließen. Nach Berechnungen der Bodewig-Kommission würden dem Bund jährlich rund 4,4 Milliarden Euro an zusätzlichen Einnahmen zukommen. Auch die Fernbusse müssen sich künftig angemessen am Erhalt der Fernstraßeninfrastruktur beteiligen. Schließlich tragen die bis zu 26 Tonnen schweren Fahrzeuge in erheblichem Maße zur Abnutzung gerade von Brückenbauwerken bei.

ÖPP: Bauen auf Kosten der kommenden Generationen

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) sollen nach dem Willen der Großen Koalition ein großes Revival erleben. Das Haushaltsrecht setzt einen festen Rahmen und klare Vorgaben für staatliche Aufträge an die Privatwirtschaft: Wirtschaftlichkeit, politische Kontrolle und Transparenz sind elementar. Aus den Erfahrungen

ist bekannt: ÖPP-Projekte als Finanzierungsalternative staatlicher Aufgaben werden politisch nur unzureichend kontrolliert, sind intransparent und im Vergleich zur Finanzierung durch die öffentliche Hand unwirtschaftlich. Das haben Bundesrechnungshof und Länderrechnungshöfe anhand von Projekten nicht nur im Straßenbau, sondern auch im Hochbau dargelegt. So belegen Berechnungen des Bundesrechnungshofs, dass fünf der sechs vergebenen ÖPP-Projekte der zweiten Staffel um insgesamt über 1,9 Milliarden Euro teurer sind als ein konventioneller Bau. Auch konnten die gesamtwirtschaftlichen Nutzeneffekte der ÖPP-Variante, die das Bundesverkehrsministerium hervorhebt, diese Kostennachteile nicht ausgleichen. Für den Steuerzahler ist eine solche Lösung teuer. Zudem droht mit forcierten ÖPP-Straßenbauprojekten ein Flickenteppich von verschiedensten Verträgen zu entstehen, der die staatliche Handlungsfähigkeit stark einschränken würde. Hinzu kommt, dass diese Projekte auch mittelstandsfeindlich sind, denn zum Zug kommen hier nur wenige Großunternehmen. Mit dieser extrem teuren Form der Infrastrukturfinanzierung umgeht die Bundesregierung die Schuldenbremse. Anstatt ÖPP zu forcieren, sollte der Staat vielmehr klare Prioritäten bei den Investitionen im Haushalt setzen und Anreize dafür schaffen, das private und unternehmerische Investitionsklima in Deutschland zu verbessern.

Vermögensbilanz im Verkehrsetat einführen

Bund und Länder haben bei der Planung und dem Bau von Bundesfernstraßen häufig unterschiedliche Interessen, die in der jetzigen Struktur verquickt sind. Das System krankt an dem Prinzip „die Länder bestellen, der Bund bezahlt“. Die Strukturprobleme bestehen fort und mit ihnen wird die Entwicklung eines aus Bundessicht vorteilhaften überregionalen Verkehrsnetzes gehemmt.

Die Auftragsverwaltung ist in ihrer jetzigen Form ungeeignet, um die Herausforderungen der Infrastrukturpolitik zu meistern. Außerdem ist die derzeitige Struktur quasi blind bei der Priorisierung von Erhaltungsinvestitionen, da Vermögensverzehr im Haushalt nicht abgebildet wird. Wir begrüßen deswegen die Initiative der Landesverkehrsminister, mit einer Expertenkommission Reformvorschläge zur zukünftigen Organisation der Straßenbauverwaltung zu erarbeiten.

Vorhandenes Anlagevermögen erleidet durch Nutzung und Alter andauernd Wertverluste. Da eine Aufstellung des Infrastrukturzustands und Erhaltungsbedarfs in der bestehenden kameralen Haushaltssystematik nicht erfolgen muss, neigt die gegenwärtige Struktur des Bundeshaushaltes zu teuren Neuinvestitionen. Für laufende Erhaltungsmaßnahmen stehen strukturell zu wenige Mittel zur Verfügung. Der Einzelplan 12 muss deswegen deutlich transparenter werden und den Vermögensverzehr der Verkehrsinfrastruktur abbilden. Wir fordern die Bundesregierung auf, die Infrastrukturvermögenswerte kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuches zu erfassen und als jährliche Bilanz zusammen mit dem Entwurf für den jeweils kommenden Haushalt offenzulegen.

Konsequent in den Ausbau von Breitbandanschlüssen investieren

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel ausgegeben, dass es bis 2018 deutschlandweit flächendeckend Breitbandanschlüsse mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s geben soll. Dieses Ziel ist zu kurz gegriffen, denn es deutet sich schon jetzt an, dass die Bedarfe nach größeren Bandbreiten stark steigen werden. Die Bundesregierung ordnet sämtliche Aktivitäten im Bereich der digitalen Infrastruktur diesem Kurzzeitvorhaben unter, insbesondere beim Breitbandförderprogramm des Bundes. In der Folge wird weiterhin in Technologien mit begrenzter Kapazität wie Kupfer investiert. Damit drohen uns in absehbarer Zukunft erneut hohe Ausgaben, um Deutschland in den Gigabitbereich zu bringen. Die Bundesregierung muss deshalb dringend die Kriterien und das

Scoring-Modell für das Förderprogramm überarbeiten, so dass die Weichen auch über 2018 und 50 Mbit/s hinaus gestellt werden.

Deutschland braucht den Ausbau an Technologien wie Glasfaser, die auch langfristig hohe Übertragungswerte im Up- und Download garantieren und für die Entwicklung in Unternehmen relevant sind.

Wir fordern die Bundesregierung auf, ihre Ziele beim Ausbau der Breitbandinfrastruktur zu korrigieren und zukunftstaugliche Lösungen zu verfolgen. Dazu gehört bis 2021 das Glasfasernetz so nah an Haushalte und Unternehmen auszurollen, dass 75 Prozent mit Glasfaseranschlüssen ausgestattet sind und die übrigen 25 Prozent der Haushalte mit Geschwindigkeiten von 50 Mbit/s ins Netz gehen können.

Um dem Breitbandausbau den notwendigen Schub zu geben, wollen wir eine Bundesbreitbandgesellschaft gründen. Um die Gesellschaft mit dem notwendigen Kapital auszustatten, schlagen wir einen Vermögenstausch bei den Telekomaktien vor. Der Bund hält aktuell 14,5 Prozent an der Deutschen Telekom AG. Nach bisherigen Veräußerungen hat dieser nun verbliebene Anteil von 14,5 Prozent einen derzeitigen Marktwert von rund zehn Milliarden Euro. Außer einer Dividendenrendite von 3,5 Prozent gibt es keine sinnvolle Begründung einer Bundesbeteiligung an der Telekom. Der Verkauf soll in Form eines Vermögenstausches abgewickelt werden. Durch diese Umstrukturierung richtet der Bund sein Vermögen sinnvoller auf die Zukunft aus. Der Bund kann seine Anteile an der Telekom marktneutral an die KfW veräußern, sich komplett aus der Beteiligung zurückziehen und das erlöste Kapital in den Breitbandausbau über die Breitbandgesellschaft investieren. Der Vermögenstausch hat den politischen Charme, ein zweistelliges Milliardenvolumen für Zukunftsinvestitionen zu aktivieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- im Haushalt 2016 klare Priorität auf den Erhalt vor Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zu setzen und dafür 850 Millionen Euro zu Gunsten von Erhaltungsinvestitionen aus den Neu- und Ausbautiteln sowie ÖPP-Projekten umzuschichten;
- einen Bundesnetzplan einzuführen, mit dem der Bund für alle Verkehrsträger ein Zielnetz definiert. Gebaut werden darf zukünftig nur noch das, was aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik notwendig und finanzierbar ist;
- im Haushalt 2016 ein Sonderprogramm Brückensanierung mit einem Volumen von 500,3 Millionen Euro aufzulegen über die vollständige Umwidmung der für den Bereich der Bundesfernstraßen vorgesehenen Haushaltsmittel aus den sog. Zukunftsinvestitionen in Einzelplan 60;
- den Empfehlungen des Bundesrechnungshofs zu folgen und keine neuen ÖPP-Vorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen zu planen oder zu beginnen;
- die Infrastrukturvermögenswerte kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuches zu erfassen und als jährliche Bilanz zusammen mit dem Entwurf für den jeweils kommenden Haushalt offenzulegen;
- sich auch bei den 69 Vorhaben des Bedarfsplans Straße, für die im Sommer 2015 durch das BMVI die Baufreigabe erteilt wurde, an die Vorgabe der Grundkonzeption des BVWP und die Festlegungen der Projektanmeldungen des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu halten und die Vorhaben entsprechend der beschlossenen Vorgaben neu zu bewerten. Die erteilten Baufreigaben sind umgehend zu revidieren; alle bereits veranlassten weiteren Vorbereitungen zum Bau der Vorhaben sind bis zum Abschluss der Überprüfung der Vorhaben und der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 einzustellen;

- ein neues Modellprogramm für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte und Gemeinden mit Volumen von 100 Millionen Euro aufzulegen sowie die Mittel für Radwegebau an Bundesstraßen um 140 Millionen Euro auf 248 Millionen Euro anzuheben;
- die Mittel für den Lärmschutz an Bundesschienenwegen auf 200 Millionen Euro anzuheben;
- eine Breitbandgesellschaft zu gründen, um den Glasfaserausbau voranzubringen und dafür die Telekomaktien des Bundes in Form eines Vermögenstausches an die KfW zu veräußern.

Berlin, den 23. November 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333